Deutscher Bundestag **Drucksache 19/376**

19. Wahlperiode 03.01.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ergebnisse des Kostengutachtens zum Projekt „Stuttgart 21“

Der Aufsichtsrat der bundeseigenen Deutschen Bahn AG, davon auch Mitglieder der Bundesregierung, beriet am 13. Dezember 2017 über neue Erkenntnisse aus einem Gutachten von PwC und Emch+Berger zum Projekt „Stuttgart 21“. Laut verschiedenen Medienberichten soll in einer weiteren Aufsichtsratssitzung im Januar 2018 das Thema „Stuttgart 21“ erneut auf der Tagesordnung stehen und hierzu Entscheidungen getroffen werden (Stuttgarter Zeitung vom 18. Dezember 2017). Zusätzlich zu dem im Jahr 2013 vom Aufsichtsrat veränderten Finanzierungsrahmen für „Stuttgart 21“ in Höhe von maximal 6,526 Mrd. Euro sind neue Mehrkosten von 1,4 Mrd. Euro inklusive eines neuen, rund 300 Mio. Euro umfassenden Risikopuffers festgestellt worden (Stuttgarter Nachrichten vom 13. Dezember 2017).

In der 49. und 50. Kalenderwoche wurden durch mehrere Abgeordnete der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN verschiedene Schriftliche Fragen zu den Hintergründen und Ursachen der neuerlichen erheblichen Kostensteigerung beim Projekt Stuttgart 21 an die Bundesregierung gestellt. Die eingereichten Fragen wurden zum weit überwiegenden Teil aus Sicht der Fragesteller unzureichend mit Verweis auf die anstehende Aufsichtsratssitzung der Deutschen Bahn AG vom 13. Dezember 2017 beantwortet. Daher wiederholt die vorliegende Kleine Anfrage mehrere bereits an die Bundesregierung gerichtete Fragestellungen und ergänzt diese durch Fragen zu neuen Entwicklungen. Die Fragestellerinnen und Fragesteller erwarten, dass die Bundesregierung ihren verfassungsrechtlichen Auskunftspflichten, die vom Bundesverfassungsgericht mit Urteil vom 8. Oktober 2017 zu Gunsten der parlamentarischen Rechte und über das bisherige Rechtsverständnis der Bundesregierung hinaus ausgeweitet wurden, umfassend nachkommt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Haben die Gutachter, die den Zeit- und Kostenplan des Projektes Stuttgart 21 überprüft haben, ausschließlich vom bundeseigenen Unternehmen Deutsche Bahn AG vorgelegte Dokumente geprüft oder haben sie auch weitere Dokumente von der Deutschen Bahn AG bzw. der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH angefordert und ausgehändigt bekommen?
2. Wie bewertet die Bundesregierung nach dem jüngst prognostizierten Kostenanstieg auf 7,9 Mrd. Euro die Wirtschaftlichkeit des Projektes „Stuttgart 21“, und wie bewertet sie die sich daraus stellenden Rechtsfragen für die bundeseigene Deutsche Bahn AG (Süddeutsche Zeitung vom 1. Dezember 2017)?

3. In welchem Maße sind die „langwierigen Genehmigungsverfahren“ mitverantwortlich für die Kostensteigerungen beim Projekt „Stuttgart 21“ (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30. November 2017)?
4. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Tiefbahnhof-Architekten Christoph Ingenhoven, wonach das Projekt Stuttgart 21 „doch längst“ 10 Mrd. Euro kosten würde (Der Spiegel vom 15. Dezember 2017), und welcher prognostizierte Kostenstand ist der Bundesregierung bekannt?
5. Kann nach Einschätzung der Bundesregierung ein Architekt, der laut Aussagen des Auftraggebers, der Deutschen Bahn AG, „nicht weiß, wovon er redet“, verlässlich einen funktionstüchtigen Bahnhof planen (Presseerklärung der Deutschen Bahn AG vom 15. Dezember 2017)?
6. Von welchen Kosten geht das neue Kostengutachten zum Projekt „Stuttgart 21“ für den Fall eines Projektabbruchs aus (vgl. Handelsblatt vom 30. November 2017: demnach „… ein Abbruch des Bauprojekts inzwischen teurer wäre, als es zu Ende zu bauen.“)?
7. Wie bewertet die Bundesregierung das von Projektgegnern in Auftrag gegebene Gutachten des Münchner Beratungsunternehmens Vieregg-Rössler GmbH, mit dem die Ausstiegskosten deutlich geringer angesetzt werden als die Kosten für einen Weiterbau (Stuttgarter Zeitung vom 12. Dezember 2017)?
8. Bis zu welchem Zeitpunkt wäre ein Projektabbruch nach Einschätzung der Bundesregierung als Vertreterin des Eigentümers der Deutschen Bahn AG bzw. der Gutachter kostengünstiger gewesen als ein Weiterbau des Projekts „Stuttgart 21“ (bitte Angabe des Datums)?
9. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarfe dahingehend, das Eisenbahnbundesamt (EBA) personell besser aufzustellen, um die mit dem Projekt verbundenen Genehmigungsverfahren so gründlich wie erforderlich und so schnell wie möglich bewältigen zu können?
10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Aufsichtsratsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Utz-Hellmuth Felcht, der im Interview mit der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 30. November 2017 kritisierte, dass die Politik zu viel Einfluss auf die Entscheidungen des Aufsichtsrats des bundeseigenen Unternehmens Deutsche Bahn AG nehme?
11. In welcher Weise wurde seitens der Bundesregierung oder früherer Bundesregierungen politischer Einfluss ausgeübt, um das Projekt „Stuttgart 21“ zu bauen bzw. trotz sich abzeichnender und bestätigter Kostensteigerungen im Jahr 2013 das Projekt „Stuttgart 21“ nicht abzubrechen?
12. Welche Konsequenzen haben die Vertreterinnen und Vertreter der Bundesregierung in der Sitzung des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG am 13. Dezember 2017 gezogen, als die jüngste Kostensteigerungen beim Bahnprojekt „Stuttgart 21“ aufgerufen wurde?
13. Wie wird unterbunden, dass die Kostensteigerungen bei „Stuttgart 21“ zu Verzögerungen oder zur Unterlassung von Investitionen oder zur Reduzierung der investiven Eigenmittel für die bundeseigene Schieneninfrastruktur außerhalb des Projekts „Stuttgart 21“ (bspw. in der Instandhaltung oder für nicht zuwendungsfähige Planungskosten) durch den bundeseigenen Konzern Deutsche Bahn AG führen?
14. Welche Veränderungen baulicher Art im Bereich des neuen Tiefbahnhofes Stuttgart Hauptbahnhof im Projekt „Stuttgart 21“ führen nach Kenntnis der Bundesregierung dazu, dass die „neue Bahnhofshalle mit 28 Kelchstützen“ zum „Kostentreiber“ (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30. November 2017) des Projekts „Stuttgart 21“ wird?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

15. Welche Gegensteuerungsmaßnahmen beim Projekt „Stuttgart 21“ werden nach Kenntnis der Bundesregierung im Bereich des neuen Tiefbahnhofes Stuttgart Hauptbahnhof ergriffen, um eine Kostendämpfung zu erreichen?

16. Welche Gegensteuerungsmaßnahmen beim Projekt „Stuttgart 21“ werden nach Kenntnis der Bundesregierung in den anderen Planfeststellungsabschnitten außerhalb des neuen Tiefbahnhofes Stuttgart Hauptbahnhof ergriffen, um eine Kostendämpfung zu erreichen?

17. Worin genau liegen nach Kenntnis der Bundesregierung die vom Infrastrukturvorstand der bundeseigenen Deutschen Bahn AG, Ronald Pofalla, ausgewiesenen „planerischen und genehmigungstechnischen Schwierigkeiten“ bei Planung und Bau des neuen Haltepunkts am Flughafen Stuttgart, auch angesichts „nahezu unlösbarer Brandschutz-Probleme“ (u. a. Stuttgarter Zeitung vom 14. Dezember 2017)?

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Ideen der Deutschen Bahn für Umplanungen am Flughafen (Stuttgarter Zeitung vom 14. Dezember 2017)?

19. Welche der geplanten bzw. der im Bau befindlichen Streckenabschnitte von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm werden nach Kenntnis der Bundesregierung ausschließlich mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgestattet (also ohne „Rückfallebene“ durch zusätzliche konventionelle Signalisierung; bitte die Streckenabschnitte genau abgrenzen), und wie bewertet die Bundesregierung dies angesichts der Erfahrungen auf der Neubaustrecke zwischen München und Berlin (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12. Dezember 2017, „Chaos mit vier Buchstaben“)?

20. Wie bewertet die Bundesregierung – auch mit den Erfahrungen während der Sperrung der Rheintalbahn nach dem Baustellenunfall in Rastatt – das Notfallkonzept für Stuttgart 21 und welche Konsequenzen sollte dies aus Sicht der Bundesregierung für die Gäubahnstrecke zwischen Stuttgart-Österfeld und Stuttgart Hauptbahnhof haben, die die Deutsche Bahn aufgeben möchte (Südwestpresse vom 9. Dezember 2017)?

21. Bis wann ist nach aktuellem Sachstand mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zu rechnen (in der Antwort auf die Schriftliche Frage 16/Oktober 2017 des Abgeordneten Matthias Gastel nannte die Bundesregierung Dezember 2021 als Inbetriebnahmetermin)?

22. Befürwortet die Bundesregierung die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm unabhängig von Stuttgart 21, um den Reisenden zumindest mit den Fernverkehrszügen so frühzeitig wie möglich kürzere Fahrtzeiten zwischen Stuttgart und Ulm zu ermöglichen?

23. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung bei wem welche Untersuchungen für die von Stuttgart 21 unabhängige Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in Auftrag gegeben (Südwestpresse vom 16. Dezember 2017), was genau wird dabei untersucht, und ist auch eine verbesserte Signaltechnik zwischen Plochingen und der eingleisigen Güterzugkurve, mit der in kürzeren Abständen gefahren werden kann, Gegenstand dieser Untersuchungen?

    Wann wird mit den Ergebnissen der Untersuchungen gerechnet, und wann werden diese öffentlich gemacht?

Berlin, den 3. Januar 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333